9.9. А52м2
Б-73

К

[redacted]

Экз. 1

Контр-адмирал
В. П. БОГОЛЕПОВ

РАССЕКРЕЧЕНО
Директива Главного Штаба ВМФ
от 21 июля 1989 г. № 732/6/108
Начальник секретной части 20.02.90

78

ОБ ЭФФЕКТИВНОСТИ РАЗЛИЧНЫХ ВИДОВ ОРУЖИЯ В ВОЙНЕ НА МОРЕ

(предварительные выводы из статистических данных о гибели и повреждениях кораблей во второй мировой войне)

Инв. № 3403с

Москва — 1949 г.

15117/y

Проверено. 1930 год

Центральная военно-научная библиотека
Инв. № 8227с
Отдела по военно-морской научной работе ГШ ВМС

② ~~359 A82 / 359 A71~~
Б-73

359А82/122

Вход. № 59/55/52/46/011
194 г.
Редакция журнала „Военная Мысль"

[redacted]

Экз. № 1 573

78

ОБ ЭФФЕКТИВНОСТИ РАЗЛИЧНЫХ ВИДОВ ОРУЖИЯ В ВОЙНЕ НА МОРЕ

/предварительные выводы из статических данных о гибели и повреждениях кораблей во второй мировой войне/.

Инв. № 3403с
Фундаментальная Военно-научная библиотека ГШ ВМФ

Контр=адмирал БОГОЛЕПОВ В.П.

Анализ потерь корабельного состава флотов в минувшей войне, выяснение причин и обстоятельств гибели и повреждений кораблей имеет бесспорно большое значение для тактических, оперативных и даже стратегических выводов из опыта войны. Особое значение имеет этот анализ при планировании строительства флота и внесении изменений в его организацию и вооружение.

К сожалению, мы еще не располагаем обстоятельной и исчерпывающей статистикой потерь, имевших место во время минувшей войны. Статистические данные, проводимые как по нашим, так и по иностранным флотам, в материалах, изданных в различное время штабами наших флотов, управлениями Главного Морского Штаба, а также в книге контр=адмирала Чернышева "Надводные корабли в современной войне", в статьях Н.С.Медведского - в журнале "Морской сборник" № 10, 1946 г., № 3, 1947 г. и № 10, 1948 г. и др., противоречивы, а главное - разнотипны и недостаточно полны. Помимо отсутствия в них общей методической основы, эти материалы содержат ряд неточных данных, а по содержанию и выводам, в связи с давностью их опубликования, в известной мере устарели и для исчерпывающих выводов, конечно, недостаточны. Для этого, по меньшей мере, необходимы уточненные данные о составе флотов по периодам, с соответствующим "приходо=расходным" балансом /строительство и потери/; данные о потерях за последний период войны; более подробные данные о причинах и обстоятельствах гибели и повреждений подводных лодок, малых и вспомогательных кораблей, самолетов, береговых и

ПРИЛОЖЕНИЕ
к ВХ. № 752сс
18. 05 1950 г.
БИ... ВМС

Фундаментальная
Военно-научная
библиотека ГШ ВМФ

138

зенитных батарей. Необходимо также «разъединить» цифры потерь от авианосной и береговой авиации; уточнить, в имеющихся табличных данных, по какому признаку подбирались повреждения кораблей и диференцировать понятие «прибрежные районы» - свои, чужие, или смежные. Весьма важно было бы подсчитать цифры расхода боезапаса по родам сил и видам оружия /в том числе реактивного/, а также дистанции, с которых использовалось это оружие. Крайне необходимо было бы, наконец, уточнить ряд данных, относящихся к первой мировой войне, чтобы можно было более отчетливо выявить тенденции в изменении роли того или иного вида оружия.

Но, отмечая неполноту и неточность имеющихся в настоящее время статистических данных о потерях на море, мы, однако, считаем возможным сделать ряд предварительных частных выводов и заключений по вопросам, которые выдвигает перед нами военная наука, необходимость дальнейшего развития и совершенствования морского оружия.

В настоящей статье мы ограничимся теми статистическими данными, которые уже имеются, и на основе их анализа попытаемся определить относительную эффективность оружия основных родов военно-морских сил против кораблей, равно как и характер потерь и повреждений кораблей в зависимости от их живучести и обстановки, в которой использовалось оружие. При этом мы находим возможным не приводить всех статистических данных и частично излагать свои суждения на основании тех материалов, которые уже опубликованы в других изданиях. Понятно, что как приводимые здесь, так и упоминаемые в тексте статистические материалы имеют ряд погрешностей. Однако и в таком виде общий порядок цифр, выражающий тенденции позволяет использовать их для того, чтобы высказать ряд принципиальных суждений об эффективности использования различных видов оружия против кораблей.

139

x x x

В общем виде эффективность различных видов оружия в боевых действиях на море характеризуется удельным весом потерь, нанесенных кораблям каждым из этих видов оружия, и по опыту минувших войн может быть выражена диаграммой, приводимой ниже:

ДИАГРАММА

Удельного веса потерь кораблей от различных видов оружия в некоторых последних войнах.

Более подробно удельный вес потерь от различных видов оружия в первую и вторую мировые войны, а также в Великой Отечественной войне Советского Союза против Германии, характеризуется данными, приведенными в таблицах I,2,3,4 и 5.

Таблица I.

Причины гибели надводных кораблей основных классов всех флотов за время первой /верхние цифры/ и второй /нижние цифры/ мировой войны до I января 1944 г. /в процентах от числа погибших кораблей/.х/

Классы кораблей \ Причины гибели	Авиация	Подводные лодки	Артиллерия надводных кораблей	Торпеды надводных кораблей	Мины	Прочие причины
Линейные корабли и линейные крейсера	– / 50,0	31,3 / 9,I	18,7 / 13,6	6,3 / 9,I	18,7 / 0	25,0 / 18,2
Авианосцы	– / 50,0	– / 20,0	– / 12,5	– / 0	– / 0	– / 15,7
Крейсера	– / 38,8	34,8 / 18,7	28,8 / 11,2	3,0 / 5,0	16,7 / I,3	16,7 / 25,0
Эскадренные миноносцы и конвойные корабли	– / 28,6	9,9 / 12,5	23,2 / 12,3	I,3 / 3,9	40,3 / 6,2	25,3 / 36,5
Всего:	– / 32,0хх/	16,9 / 13,7	23,9 / 12,2	2,I / 4,I	33,5 / 4,8	23,6 / 33,2

х/ Данные по первой мировой войны взяты из книги капитана I ранга Бологова Н.А. "Мировая империалистическая война 1914-1918 гг.". Военно-Морская Академия им.Ворошилова, Ленинград, 1937, стр. 467. Данные по второй мировой войне составлены на основании книги контр-адмирала Чернышева "Надводные корабли в современной войне". Военмориздат, 1945.

хх/ В том числе две трети потерь приходится на авиабомбы.

Таблица № 2

Причины гибели кораблей флотов Англии и США за время второй мировой войны

/в проц. к числу потерь каждого класса кораблей; верхние цифры – флот Англии, нижние США/ x/

Классы кораблей \ Причины гибели	Авиация	Подводные лодки	Артиллерия надводных кораблей	Торпеды надводных кораблей /только по Англии/	Береговая артиллерия	Мины	Прочие и неустановленные причины
Линейные корабли	40,0 100,0	40,0 -	20,0 -	- -	- -	- -	- -
Авианосцы	20,0 60,0	60,0 40,0	20,0 -	- -	- -	- -	- -
Эскортные авианосцы	- 50,0	80,0 33,0	- 16,3	- -	- -	- -	20,0 -
Крейсера	36,7 10,0	26,7 20,0	3,3 70,0	20,0 -	- -	3,3 -	10,0 -
Эскадренные миноносцы	33,1 35,2	20,9 12,7	9,4 24,0	[illegible] -	[illegible] -	15,0 3,1	11,6 19,7
Эскортные миноносцы /только США/	18,2	72,7	-	-	-	9,1	-
Конвойные корабли /только Англии/....	18,5	61,5	1,5	1,5	-	10,8	6,2
Подводные лодки....	3,9 1,9	2,6 -	6,6 3,8	1,2 -	- -	2,6 -	83,0 94,3
Минные заградители	25,0 33,3	25,0 -	- -	- -	- -	25,0 66,7	25,0 -
Охотники за подводными лодками /только США/	22,2	5,5	5,5	-	5,5	5,5	55,6
Канонерские лодки...	54,5 8,3	- 16,7	9,1 8,3	9,1 -	- -	- 8,3	27,3 58,4
Торпедные катера ...	9,6 17,4	- 2,9	5,7 14,5	- -	- 5,7	13,1 5,8	71,4 50,7
Десантные высадочные суда /только США/...	22,2	4,2	7,0	-	3,5	20,8	42,3
Вспомогательные суда	11,2 30,1	2,1 15,9	0,7 7,9	0,2 -	- -	13,6 3,2	72,2 42,9
Итого:	13,6 16,6	9,6 7,3	3,1 8,2	1,5 -	0,5 2,3	13,5 9,9	57,9 57,6

x/ по данным статей И.С. Медведского в журнале "Морской сборник" – 10, 1946 и № 3, 1947.

Из

значит

на мин

ные ло

кораб

водные

всего

первой

корабл

числе

26 пр

втору

корабл

Х

оружи

табли

П

второ

ние -

Причины	
Авиация	
Подводн	
Надводн корабли	

1/ Необ рым

786

786

Из таблицы I следует, что если в первой мировой войне наиболее значительные потери надводных кораблей основных классов приходились на мины /33,5 проц./, корабельную артиллерию /23,9 проц./ и подводные лодки /16,9 проц./, то во второй мировой войне 32 проц. потерь кораблей тех же классов приходятся на долю авиации, 13,7 - на подводные лодки, около 12 - на корабельную артиллерию и на долю мин всего около 5 процентов. Несколько повысилась /с 2,1 проц. для первой мировой войны до 4,1 проц. во второй/ роль торпед надводных кораблей. Суммарные потери от оружия надводных кораблей /в том числе от комбинированного и неизвестного вида оружия/ составили 26 проц. всех потерь в первую мировую войну и около 20 проц. во вторую.[1] Если же исключить потери от авиации, то роль надводных кораблей в остальной части потерь даже несколько возросла.

Характерное соотношение потерь, понесенных от различных видов оружия, дают данные о потерях в торговом тоннаже, что видно из таблицы 3.

Таблица 3.

Причины потерь торгового тоннажа Объединенных наций за время второй мировой войны /верхние цифры - абсолютное число судов, нижние - проц. от общего числа погибших судов/.[2]

Годы / Причины	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945 /I-У/	Итого
Авиация	10 / 0,2	174 / 3,7	320 / 6,7	140 / 2,9	75 / 1,5	13 / 0,3	13 / 0,3	745 / 15,6
Подводные лодки	103 / 2,2	435 / 9,2	422 / 8,9	1156 / 24,3	463 / 9,8	129 / 2,6	56 / 1,2	2764 / 58,2
Надводные корабли	15 / 0,3	95 / 2,0	102 / 2,1	85 / 1,8	10 / 0,2	13 / 0,3	10 / 0,2	330 / 6,9

1/ Необходимо учитывать, что часть потерь на минах относится к потерям от мин, выставленных с надводных кораблей.

2/ [illegible] Marine Nationale [illegible]

М и н ы	83 / I,7	I99 / 4,2	I07 / 2,2	47 / I,0	38 / 0,8	28 / 0,5	I2 / 0,2	509 / I0,6
Другие причины	4 / 0,I	79 / I,7	I64 / 3,5	I43 / 3,0	6 / 0,I	8 / 0,2	4 / 0,I	408 / 8,7
В с е г о	2I5 / 4,5	482 / 20,8	III5 / 23,4	I57I / 33,0	522 / I2,4	I86 / 3,9	95 / 2,0	4756 / I00,0

2/ По данным "   " № 24 р. I946.

Как видно из этой таблицы и особенно из сопоставления приведенных здесь потерь с потерями в первую мировую войну, роль надводных кораблей в уничтожении торгового тоннажа осталась попрежнему небольшой; заметно понизилась роль мин. Подводные лодки попрежнему занимали ведущее положение /58,2 проц. от числа всех уничтоженных судов/. Наконец, серьезную роль сыграла авиация - отчасти непосредственно /I5,6 проц. потерь, т.е. почти столько же, сколько от мин и надводных кораблей вместе/, отчасти - в порядке обеспечения разведкой действий подводных лодок.

Таблица 4.

Причины гибели и повреждений кораблей и транспортов противника в результате действий флотов ВМС СССР за период с 22.06.4I г. по I0.05.45 г. /в проц. от общего числа погибших /верхние цифры/ или поврежденных /нижние цифры/ кораблей данного класса.I/

Причины гибели или повреждений / Классы кораблей x/	Авиация	Подводные лодки	Надводные корабли /кроме катеров/	Сторожевые и торпедные катера	Арт. огонь с берега /Береговые и пол. арт./	Мины	Другие причины
Эскадренные миноносцы и миноносцы	40,3 / 65,0	I2,0 / I3,3	6,0 / 5,0	25,3 / I,7	3,0 / II,7	II,9 / 3,3	I,5 / -
Подводные лодки	39,4 / 65,0	I0,6 / -	2I,2 / 20,0	I9,7 / I0,0	- / -	9,I / -	- / 5,0
Тральщики	7I,I / 82,8	I0,2 / -	- / I,I	I6,9 / I5,0	I,8 / -	- / -	- / I,I

Сторожевые корабли	72,3 84,I	I0,7 I,5	– 0,8	I4,7 I8,6	0,5 –	I,8 –	– –
Канонерские лодки	70,0 92,3	– –	– –	20,0 7,7	– –	I0,0 –	– –
Сторожевые катера	84,0 87,5	3,0 –	0,3 –	4,8 9,7	7,0 0,7	0,6 2,I	0,3 –
Торпедные катера	78,9 76,6	I,I –	3,4 –	7,8 I2,5	4,4 –	4,4 I0,9	– –
Транспорты	62,3 75,8	26,3 II,I	I,3 0,2	4,8 5,3	I,3 3,6	2,7 2,3	I,3 I,7
Вспомогательные корабли	45,2 88,6	– –	46,7 –	2,7 2,6	3,5 8,8	0,8 –	I,I –
Малые суда	75,2 92,4	I,7 I,5	0,7 –	3,2 0,4	I4,5 I,I	I,7 2,I	3,0 2,5
Самоходные баржи	90,9 9I,7	– –	I,7 0,2	2,7 2,8	2,I 3,3	I,I 0,2	I,5 I,8
Средний процент	70,3 84,7	I0,5 3,8	4,4 0,6	5,9 5,7	5,3 2,9	2,2 I,7	I,4 0,6

I/ Таблицы 4 и 5 составлены по материалам Оперативного Управления Главного штаба ВМС.

2/ Данные по линейным кораблям, крейсерам, минным заградителям и мониторам, ввиду небольшого числа их потерь, в этих таблицах не приводятся, так как они недостаточно характерны.

--=-

Клас
кора

--=-

Иде
ные

Подв

Грал

Стор
рабл

Канс
водн

Стор
мате

Горн

Бро

Гра

Всп
кор

Мал

Сре

--=

дап

обс

Таблица 5.

Причины гибели /верхние цифры/ и повреждений /нижние цифры/ кораблей флотов ВМС СССР за период с 22.06.41 по 10.05.45 /в проц. от общего числа погибших или поврежденных кораблей данного класса/.

Классы кораблей \ Причины	Авиация	Подводные лодки	Надводные корабли /кроме СКА и ТКА/	СКА и ТКА	Арт-огонь с берега /БА, ЗА, ПА/	Мины	Другие причины
Лидеры и эскадренные миноносцы	35,5 / –	6,4 / 50,0	– / –	3,2 / –	3,2 / –	38,8 / –	12,9 / 50,0
Подводные лодки	5,3 / 20,0	2,1 / –	– / –	2,1 / –	– / –	8,5 / 20,0	82,0 / 60,0
Тральщики	23,5 / 26,3	14,1 / –	– / –	1,2 / 10,5	9,4 / 21,1	34,1 / 15,8	17,7 / 26,3
Сторожевые корабли	26,9 / 60,0	11,5 / 20,0	7,7 / –	– / 20,0	3,9 / –	26,9 / –	23,1 / –
Канонерские лодки	31,3 / 25,0	– / –	– / –	12,5 / –	6,3 / 25,0	6,3 / –	43,6 / 50,0
Сторожевые катера	34,2 / 20,7	1,8 / –	2,1 / –	2,6 / 7,3	28,2 / 15,9	21,2 / 13,4	9,9 / 42,7
Торпедные катера	21,7 / 33,3	– / –	9,7 / –	11,9 / 24,4	19,4 / 10,0	10,4 / 6,7	26,9 / 25,6
Бронекатера	6,5 / 25,9	– / –	8,7 / –	– / –	34,8 / 41,9	19,6 / 16,1	30,4 / 16,1
Транспорта	42,4 / –	15/2 / 16,7	– / –	– / –	6,1 / –	21,2 / 16,7	15,1 / 66,6
Вспомогательные корабли	27,2 / 28,6	2,8 / –	1,6 / –	2,2 / –	7,8 / 28,6	23,9 / –	34,5 / 42,8
Малые суда	19,4 / 40,5	1,5 / –	0,4 / 0,6	0,5 / 3,0	23,3 / 19,6	12,7 / 4,2	42,2 / 32,1
Средний процент	22,8 / 32,4	2,7 / 0,7	1,8 / 0,2	2,3 / 8,6	19,1 / 18,1	16,6 / 7,6	34,7 / 32,4

Таковы самые общие суждения, которые можно сделать из приведенных данных. Более подробное рассмотрение статистических данных позволяет обстоятельнее коснуться и роли отдельных видов оружия.

Потери от воздействия авиации. Из материалов, приведенных контр адмиралом Чернышевым в своей работе,[1] видно, что из общего числа ежегодных потерь основных классов надводных кораблей, авиацией потоплено в 1939 г. 13,3 проц., в 1940 г. - 28,8 проц., в 1941 г.- 41,3 проц., в 1942 г. - 35,2 проц. и в 1943 г. - 21,7 процентов. Уже на основании только этих цифр можно заключить, что роль авиации в борьбе против флота прогрессивно нараставшая до начала германской войны против СССР, в связи с переброской немецкой авиации на восток и в связи с понижением активности английской авиации начала заметно падать. Но это лишь одна из особенностей в использовании авиации. Другая важная особенность состояла в том, что авиация действовала в условиях различных театров. Вследствие ограниченности наших морских театров и возможности широкого использования на них самолетов сухопутной авиации, относительные потери от авиации на этих театрах были выше, чем средние потери на всех морских театрах и особенно на открытых океанских театрах. Так, если потери английского и американского флотов от воздействия авиации на открытых театрах составляли от 13,6 до 16,8 проц. всех потерь, то удельный вес потерь от вражеской авиации на наших театрах повышается до 22,8 проц. (гибель) и до 32,1 проц. (повреждения), а доля потерь противника от нашей авиации в общих потерях (хотя, возможно, несколько и завышенно), составляет даже 70 проц. в части гибели и 84,7 проц. в части повреждений кораблей.

Естественно, что действия авиации, как наиболее мобильного рода сил, в первую очередь были направлены (в соответствии с оперативными задачами) против основного противника на театре. Так, при уже отмеченных 22,8 проц. общих наших потерь от немецко-фашистской авиации, последняя потопила 35,5 проц. из числа погибших эскадренных миноносцев и 42,1 проц. транспортов. Наоборот, при 70 проц.

---

[1] Контр-адмирал Чернышев. «Надводные корабли в современной войне», Военмориздат, 1945, стр. 34.

общих потерь немцев в погибших кораблях от нашей авиации, последняя уничтожила 84 проц. сторожевых катеров и свыше 90 проц. самоходных барж, являвшихся главной составной частью флота противника на таком, например, театре, как Черное море. Не менее характерно это и для других театров военных действий. Так, на Балтийском море, где действия наших кораблей были сильно стеснены минной угрозой и потерей в начальный период войны всех передовых баз, на долю нашей авиации приходится почти половина погибших там миноносцев противника и свыше 75 проц. тральщиков, сторожевых и торпедных катеров. На Севере, где оперативная обстановка для наших подводных лодок и надводных кораблей, несмотря на худшую в сравнении с другими театрами метеорологическую обстановку, сложилась гораздо благоприятнее, их действия были более эффективными, а это, естественно, приводило к тому, что процент потерь противника от воздействия авиации на этом театре оказался несколько меньшим, чем на других.

То же самое происходило и на открытых театрах войны, где авиация обращалась опять-таки против основного в каждом случае противника. Половина потерь в линейных кораблях и авианосцах, действовавших на открытых театрах и свыше половины повреждений их были нанесены именно авиацией. Крейсера и миноносцы терпели от нее относительно меньше потерь и повреждений (около 30 проц.), а корабли остальных классов еще меньше. Важно отметить также, что флот США понес больше потерь от авиации, чем английский, не только в целом, но и в части надводных кораблей основных классов (см. таблицу 2). Такое соотношение потерь на первый взгляд не понятно, так как американцы имели перед собой сильного надводного противника (японский флот), тогда как англичане должны были считаться преимущественно с немецкими самолетами и подводными лодками.

Но, это вполне объясняется общей огромной ролью авиации при том не только в нанесении частных ударов по кораблям, находящимся

в базах и «на переходах в море», но и в боях маневренных соединений в море. В данном случае на Тихом океане каждая из сторон соответственно стремилась применить свое авиационное оружие на возможно бо́льших дистанциях с тем, чтобы упредить в этом отношении противника и по возможности повторно использовать свое оружие. Исход ряда боевых столкновений между маневренными соединениями решался, как известно, одной авиацией /на средних дистанциях 100-200 миль/, без артиллерийского соприкосновения противников. Да при прочих равных условиях и не было смысла пользоваться оружием ближнего действия, когда можно было применить оружие дальнего действия.[3]

Этим же объясняется взаимная усиленная «охота» за авианосцами, большинство которых было уничтожено именно авиацией и подводными лодками; такое положение тем более показательно, что, как известно, все воюющие флоты старательно избегали подставлять свои авианосцы под удары надводных кораблей. Небезынтересно в связи с этим привести некоторые тактические нормы, выработанные японцами, для авианосной авиации. Так, для вывода авианосца из строя было признано необходимым атаковать его не менее чем девятью самолетами /в частности, для вывода из строя полетной палубы - поразить ее тремя 500=фунт. бомбами/; для потопления - атаковать его не менее чем 18 самолетами /и поразить его семью торпедами/. Для подавления зенитного огня миноносца - атаковать его не менее, чем тремя самолетами; для потопления - поразить его одной 500=фунт.бомбой. Нормальными потерями самолетов, атакующих соединение кораблей в море, японцы считали одну треть их состава. В действительности потребность авиации для достижения указанных результатов оказалась значительно бо́льшей. Потери флотов стран «оси», уступавших противнику в авиации, составили от воздействия последней от 27 до 43 проц. /см.таблицу 6/.

[3] Характерно, что по иностранным данным, из 19 крупных боев между надводными соединениями на Тихом океане с использованием артиллерийского и торпедного оружия, только три произошли днем, а остальные - в ночное время, т.е. в условиях, затруднявших действия авиации.

Клас
корт

Лин

Ави

Кре
и г
ман

Лег

Эс
нос

Ко
ру

По

Кл
тр
бо

х

хх

Таблица [illegible]

Причины гибели кораблей флотов Германии (верхние цифры), Японии (средние цифры) и Италии (нижние цифры) за время второй мировой войны (в проц. к числу общих потерь каждого класса).[x]

Классы кораблей \ Причины гибели	Авиация	Подводные лодки	Артиллерия надводных кораблей	Торпеды надводных кораблей	Береговая артиллерия	Мины	Прочие причины	Неустановленные причины
Линейные корабли	37,5	-	25,0	12,5	-	-	25,0	-
	50,0	9,1	31,8	-	-	-	9,1	-
	66,7	-	-	-	-	-	33,3	-
Авианосцы	-	-	-	-	-	-	-	-
	52,5	45,0	2,5	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-
Крейсера (включая и германские карманные линкоры)	60,0	-	20,0	-	-	-	20,0	-
	59,4	25,0	15,6	-	-	-	-	-
	50,0	-	28,5	7,2	-	-	14,3	-
Легкие крейсера	80,0	-	-	20,0	-	-	-	-
	87,5	50,0	10,0	2,5	-	-	-	-
	18,7	-	6,3	31,3	-	-	43,7	-
Эскадренные миноносцы и миноносцы	22,3	1,5	35,4	8,1	0,8	10,4	5,4	16,1
	40,4	32,7	10,9	10,0	1,5	3,0	-	1,5
	33,7	10,4	21,1	5,2	-	14,8	14,8	-
Конвойные и патрульные корабли[xx]	51,2	5,9	38,1		-	-	1,2	3,6
	47,4	48,8	-		-	-	-	3,8
	21,2	3,0	15,1	-	-	6,1	48,5	6,1
Подводные лодки	48,1	2,5	35,1		-	3,7	6,9	3,7
	10,1	19,4	56,6		-	1,5	2,3	10,1
	23,5	16,2	32,9		-	1,7	18,0	7,7
Канонерские лодки, тральщики, катера береговой охраны[xxx]	37,4	2,2	50,6		-	3,0	3,0	3,8
	-	-	-		-	-	-	-
	27,5	2,0	4,0		-	7,8	41,1	17,6

---

x По данным статьи Н.С. Медведского в журнале "Морской Сборник" № 10, 1948.

xx Следует считать, что большинство германских патрульных кораблей, гибель которых приходится на надводные корабли, уничтожено артиллерией.

xxx Для Германии подсчитаны тральщики и катера береговой охраны, для Италии - канонерские лодки и тральщики.

орпе,

редн

…орпедные катера	58,7 – 20,6	– – –	41,6 – 8,6	– – 1,1	– – 1,1	0,7 – 49,0	19,0 – 19,6
…редний проц.	48,2 38,6 27,2	2,8 32,1 8,1	39,3 27,0 21,4	0,1 0,5 0,7	3,6 1,4 5,1	5,1 1,0 29,1	6,4 4,4 8,4

Несмотря на то, что в приведенных таблицах нет данных о распределении общих потерь, причиненных авиацией, на потери от авианосной и береговой авиации, можно утверждать, что лучшие тактико-технические свойства самолетов береговой авиации (в отношении радиуса действия и грузоподъемности) равно как и большие возможности их массированного использования при прочих равных условиях (т.е., прежде всего, в пределах действия береговой авиации), позволяли ей наносить противнику более сильные удары, чем это могла сделать авианосная авиация. Именно поэтому американцы стремятся увеличить водоизмещение авианосцев до такой степени, чтобы они могли принимать четырехмоторные самолеты.

Обращает на себя внимание также распределение потерь и повреждений кораблей между различными видами авиационного оружия (см.таблицу 7). Статистика показывает, что на долю бомб пришлось примерно 50 проц. общих потерь от авиационного оружия, на долю торпед около 5 проц. и на комбинированные или неустановленные виды оружия авиации - 45 процентов. Уточнение данных, очевидно, должно повысить цифру не только для бомб, но и для торпед.

Класс
норс

Мане
ли

Квит

Кре

Минс

Таблица 7

Гибель и повреждения надводных кораблей всех флотов от различных видов авиационного оружия за время второй мировой войны по 1 января 1944 г. (в проц.)[x]

Оружие / Классы кораблей	Бомбы		Торпеды		Комбинированное или неустановленное оружие	
	Потери	Повреждения	Потери	Повреждения	Потери	Повреждения
Линейные корабли	27,3	71,4	72,7	28,6	-	-
Авианосцы	66,7	48,3	8,3	10,3	25,0	41,4
Крейсера	51,6	66,7	9,7	23,8	38,7	9,5
Миноносцы	74,4	81,1	2,5	8,1	23,1	10,8

х По данным, приведенным в книге контр-адмирала Чернышева.

Процент повреждений, нанесенных бомбами, по всем классам кораблей колеблется в пределах от 50 до 80 проц., но, в то время, как линейные корабли гибли преимущественно от торпед (свыше 70 проц.)[4], потери в крейсерах и особенно в миноносцах были нанесены главным образом более дешевым оружием - бомбами. То же относится и к авианосцам. Высокий процент гибели их от бомб объясняется небольшой живучестью эскортных авианосцев, а возможно также усиленным бомбометанием по авианосцам вообще - с целью вывода из строя полетных палуб. Торпедные же попадания, будучи более опасными для корабля в целом, меньше препятствуют эксплоатации полетных палуб, поскольку крен и дифферент, которые за этим следуют (как

---

4 По данным справочника «Janes Fighting Ships», 1944; за войну в целом от торпед погибло несколько меньше линейных кораблей, чем от бомб.

факторы, мешающие взлету и посадке самолетов), могут быть до известных пределов легко устраняемы. Большая «дешевизна» бомбового оружия определялась в течение войны не только меньшей стоимостью бомб, по сравнению с торпедами, но и в несколько раз меньшим процентом гибели самолетов=бомбардировщиков, чем самолетов=торпедоносцев, терявших иногда во время атак до 75 проц. своего состава. Эти обстоятельства повлекли (и повлекут в будущем) за собой стремление, с одной стороны, повысить дальность сбрасывания авиационных торпед, а с другой - увеличить вероятность попадания бомб. Обе эти задачи решаются сейчас путем использования управляемого реактивного оружия, эффективность которого, ввиду отсутствия достаточных проверенных данных, определить пока не представляется возможным.

Потери от подводных лодок. Как известно, в течение всей второй мировой войны между подводными лодками стран «оси» (главным образом, Германии) и средствами англо=американской противолодочной обороны шла острая борьба. Все же, несмотря на конечный успех в этой борьбе массированных средств ПЛО, некоторые англичане и американцы сумели создать, используя длительное время, полученное в результате саботажа ими открытия второго фронта в Европе, общая относительная эффективность оружия подводных лодок не только не снизилась, а, наоборот, повысилась по сравнению с первой мировой войной. Если даже ограничиться данными, приводимыми в работе контр=адмирала Чернышева, не учитывающей потерь в конвойных кораблях (а большинство их погибло именно от подводных лодок), то общий процент потерь надводных кораблей основных классов от подводных лодок достигает 12,7, а за вычетом результатов действий авиации (как это сделано выше в отношении эффективности оружия надводных кораблей) - 20 проц., т.е. выше, чем в первой мировой войне (16,9 проц.). По данным же И.С.Медведского японские подводные

15117/4

лодки потопили 21,9 проц. от всего числа погибших американских кораблей основных классов (включая конвойные корабли), немецкие подводные лодки 24,5 проц. от общего числа погибших английских кораблей,[5] а американские подводные лодки даже 27,9 проц. от всех потерь японских кораблей. Естественно, что общий процент гибели кораблей всех классов от подводных лодок значительно ниже: около 9 проц. для всех флотов.

Если обратиться к нашим театрам, то общий процент гибели кораблей противника от наших подводных лодок составляет 10,5 проц.[6], что намного выше процента потерь наших кораблей от воздействия подводных лодок противника. Приведенная средняя величина не отражает, однако, обстоятельств, складывавшихся для различных театров. Так, при чрезвычайном стеснении действий наших подводных лодок условиями Балтики и при отсутствии у них достаточного количества объектов на Черном море, подводные лодки Северного флота, благодаря относительной свободе театра, оживленным коммуникациям противника, а также вследствие правильных методов оперативного и тактического их использования достигли весьма существенных успехов: на их долю приходится свыше 30 проц. общего числа уничтоженных миноносцев, тральщиков и транспортов противника на данном театре.

Эффективность действий подводных лодок против кораблей основных классов примерно одинакова. По понятным соображениям, высок процент гибели от них конвойных кораблей и авианосцев. Наоборот, в нанесении повреждений кораблям всех классов на наших театрах, как и всех надводных кораблей основных классов на других театрах, роль подводных лодок была весьма скромной и на их долю приходится лишь около 10 проц. поврежденных кораблей. Это объясняется, оче-

---

5. То, что немецкие подводные лодки действовали частично против американских кораблей, а японские - против английских, не меняет сделанного вывода.

6. Учитывая возможную заниженность процента потерь противника от воздействия нашей авиации, эта цифра в действительности должна быть более высокой.

ью, но, большей убойностью их оружия против малых и средних кораблей, а, в известной мере, и относительной трудностью проведения ими атак против хорошо охраняемых больших кораблей. В тех же случаях, когда маневренность последних в результате хотя бы одного попадания торпедой снижалась, нередко бывало, что подводные лодки добивали затем эти корабли.

<u>Потери от артиллерии надводных кораблей.</u> При рассмотрении этого вопроса, прежде всего, существенно важно кратко проследить эволюцию относительного значения артиллерии в боевых действиях на море на протяжении последних 100-150 лет.

В эпоху парусного флота, если не считать небольшого ущерба, который наносился противнику брандерами и в процессе абордажных схваток, артиллерия была единственным оружием кораблей. То же положение сохранилось и в начальный период парового флота. Увлечение тараном во второй половине прошлого столетия быстро прошло, отчасти в связи с ростом скорости хода и маневренности кораблей, отчасти в результате развития той же артиллерии, а главным образом в связи с появлением такого оружия «ближнего действия», каковым в начальный период своего развития явилась торпеда.

Уже в русско=японскую войну обстановка изменилась. Если основной урон кораблям в 1904-1905 годы был причинен все же артиллерией, то ряд серьезных потерь и повреждений пришелся на новые средства - мину и торпеду. Еще более изменилось положение в первой мировой войне, где на долю артиллерии выпало, как выше было сказано, лишь 23,9 проц. от общего числа потерь в кораблях основных классов.

Вторая мировая война, как это видно из приведенных выше цифр, еще более изменила картину. На наших флотах из числа потерь, причиненных противнику, на долю артиллерии надводных кораблей пришлось в среднем лишь 4,4 проц. (на долю повреждений кораблей против-

ника всего 0,6 проц.). Корабельная артиллерия немцев причинила нашим кораблям относительно еще меньшие потери: соответственно 1,8 и 0,2 процента. Правда, по отдельным классам кораблей и по отдельным флотам этот процент выше, особенно для Балтийского моря, где и у нас, и у противника было достаточно кораблей, вооруженных преимущественно артиллерией. Но это же явление имело место и на других, даже океанских, театрах. Характерен процент общих потерь, которые приходились на артиллерию в английском флоте - он составляет всего лишь 2,1 проц. Несколько выше эта цифра для всех флотов (до 1 января 1944 г.) - 3,5 проц. Но и во флоте США, имевшем перед собой серьезного надводного противника, этот процент также не слишком велик - 8,2 процента. Конечно, надводные корабли основных классов понесли от артиллерии большие потери: в частности, английские - 6,7 проц., японские - 8,6 проц., итальянские - 18,3 проц., американские - 23,8 проц. и, наконец, германские - 27,2 процента. Сопоставление японских и американских потерь от этого вида оружия говорит о весьма невысокой подготовленности артиллерии флота США.

Однако, эта понижающаяся кривая относительной эффективности корабельной артиллерии вовсе не предопределяет дальнейшего падения ее роли в боевых действиях на море, так как, во=первых, артиллерия (в виде зенитной и универсальной) остается попрежнему главным оружием кораблей в борьбе против основного их противника - авиации; во=вторых, артиллерия остается основным оружием кораблей в борьбе против береговых объектов;[7] в=третьих, артиллерия обеспечивает и, видимо, будет обеспечивать (часто самим фактом своего существования) основную боевую устойчивость надводных кораблей и маневренных соединений в целом.

---

[7] Из общего количества 312 тыс. тонн артиллерийского боезапаса, израсходованного флотом США в минувшей войне, 110 тыс.тонн крупных снарядов было выпущено линейными кораблями при обстрелах береговых объектов и около 90 тыс. тонн было израсходовано в целях ПВО универсальной и зенитной артиллерией.

Роль корабельной артиллерии в будущем, особенно если реактивный способ бросания снарядов на дальние и сверхдальние дистанции позволит делать это с достаточной меткостью против «точечных» и быстро движущихся целей, какими являются корабли[8] может даже в известной степени возрасти. В самом деле, при «бросании» снарядов с берега, последний, как и всегда в таких случаях, будет иметь преимущество перед снарядом, «брошенным» с корабля; но вопрос о том, что будет иметь преимущество за пределами действий береговой реактивной артиллерии: реактивные снаряды (бомбы и торпеды), сбрасываемые с самолетов, ограниченных в своей грузоподъемности, или такие же снаряды, выбрасываемые с кораблей (вместимость которых в части этих боевых средств сможет быть гораздо более высокой), разумеется, подлежит отдельному и более детальному исследованию. Особо следует отметить, что в связи с появлением реактивного оружия в распоряжении авиации и в связи с возможностью его использования с дистанций, превышающих дальность корабельной зенитной артиллерии, - последняя также, очевидно, будет вынуждена, хотя бы частично, перейти на реактивные управляемые снаряды.

Потери от торпед надводных кораблей. Отмеченное ранее некоторое повышение эффективности применения торпед с надводных кораблей было обязано, главным образом, широкому применению во второй мировой войне торпедных катеров, боевое использование которых началось, по существу, только в конце первой мировой войны.[9] Весьма показательны, в этом смысле, цифры, характеризующие успешность боевой деятельности наших торпедных катеров, которыми (по односторонним пока и возможно несколько завышенным данным) было уничтожено свыше

---

8. Здесь не имеются в виду так называемые активно-реактивные снаряды, которые при высокой дальнобойности, вследствие заведомо недостаточной меткости на больших дистанциях, могут быть применяемы лишь для стрельбы по площадям.

9. В течение первой мировой войны ими было потоплено лишь два линейных корабля и три миноносца.

25 проц. (в Баренцовом море даже свыше 40 проц.) всех миноносцев противника и 15-20 проц. его тральщиков, сторожевых кораблей и канонерских лодок. Наоборот, катера противника нанесли нашим военно=морским силам совершенно ничтожный ущерб. То же следует из потерь на других театрах: процент гибели кораблей всех флотов от торпедных катеров (1,9 проц.) вдвое превосходит процент гибели их от торпед миноносцев.

Что же касается торпед с надводных кораблей остальных классов, то несмотря на значительное повышение тактико=технических свойств их торпедного оружия (по сравнению с первой мировой войной) успешность его применения, очевидно, не повысилась. Основной причиной продолжала оставаться относительно малая дальность возможного использования торпед, тем более, что радиолокация значительно осложнила даже ночные торпедные атаки против кораблей, хорошо вооруженных артиллерией.[10] Все же, несмотря на скромную роль торпед с надводных кораблей в нанесении прямых потерь противнику, нельзя не учитывать их большого общего значения в современных боевых условиях на море.

<u>Общие потери от торпед.</u> Как видно из предыдущего, торпеда, при учете всех возможных способов ее применения, заняла едва ли не главное место среди всех видов военно=морского оружия по количеству потерь, наносимых ею военным кораблям, и во всяком случае главное место по количеству потерь, наносимых ею торговому флоту. Данные по нашим театрам недостаточно разработаны для окончательных выводов; по иностранным же данным из общего количества 1 376 потопленных за войну кораблей всех воюющих стран - от торпед погибло 320 кораблей или 23,2 проц. (в первую мировую войну 17 проц.).

---

10 Естественно, что при наличии средств радиолокации только у одной стороны, как это было, например, у американцев в 1942-1943 гг. на Тихом океане, она имела значительные преимущества перед противником в части использования торпед (равно как и артиллерии).

Приводимая ниже таблица показывает, что из числа наиболее крупных классов кораблей процент потерь от торпед был значительно выше этого среднего процента.

Таблица 8

Распределение потерь от торпед по основным наиболее крупным классам надводных кораблей.

Классы кораблей	Общее число погибших кораблей	Погибло от торпед: в абсолютных цифрах	Погибло от торпед: в проц. к общему числу
Линейные корабли	23	10	43,5
Авианосцы	28	12	42,9
Крейсера (в том числе легкие)	101	30	29,7
Миноносцы	312	86	27,5

Эта таблица не претендует на точность, но она показательна в том отношении, что чем крупнее корабли, тем бо́льшая их часть гибнет от торпед.

Не менее важен вопрос о распределении общего числа использованных торпед между различными родами морских сил. Так, английские корабли и самолеты за период с сентября 1939 ~~года~~ по 30 июля 1943 ~~года~~ выпустили 4 484 торпеды; из них подводными лодками было выпущено 3 134 торпеды (70 проц.), авиацией 647 (14,4 проц.), миноносцами 370 (8,3 проц.) и торпедными катерами 247 (5,5 проц.). Остальные 86 торпед (около 2 проц.) были выпущены крейсерами.

В какой мере сохранится или изменится такое соотношение в будущем? Для подводных лодок торпеда останется, очевидно, основным оружием. Облегчит ли применение торпед с надводных кораблей (а также, конечно, и с подводных лодок) увеличение их дальности хода

до 100 каб. и более, достигнутое в опытных образцах к концу войны? Отчасти облегчит, поскольку позволит им описывать кривые с многократным прохождением через вероятный курс движения противника, но успешность стрельбы на больших дистанциях, видимо, по-прежнему останется малой из-за относительно небольшой скорости хода торпед. Положение могла бы исправить более совершенная аппаратура самонаведения торпед, и, особенно, дистанционного управления ими, поскольку первая, как показала практика, недостаточно надежна в смысле возможного противодействия противника.

Опыт войны выдвигает еще один существенный вопрос в отношении торпедного оружия, а именно вопрос о его диференциации применительно к задачам или объектам, против которых оно используется. Слишком разнообразить торпеды, хотя бы по их весу и габариту в силу понятных соображений далеко не так удобно и возможно, как это делается в отношении артиллерийских снарядов и авиационных бомб, но иметь три, а может быть даже четыре вида торпед для надводных и подводных кораблей, представляется вполне целесообразным. Существующий основной образец торпеды, пригодный против кораблей большинства классов, неудобен ни против больших кораблей, таких как линейные корабли и авианосцы (а также тяжелые крейсера), ни против слишком малых. В этом отношении вряд ли целесообразно несколько раз подряд выходить в атаку против ~~как правило~~ хорошо охраняемого большого корабля, чтобы потопить его только шестой или восьмой торпедой, если это можно сделать одной-двумя специальными большими торпедами. Кстати сказать, торпеды калибром свыше 53 см давно уже технически освоены рядом флотов, а в последнее время в иностранных изданиях стали появляться предложения о введении гораздо больших калибров.[11] С другой стороны, против малых

---

[11] Конечно, никаких специальных кораблей для ношения больших торпед строить не следует, поскольку в большинстве случаев придется стрелять торпедами нормальными; большие торпеды можно носить в специальных трубах или в делках.

сторожевых кораблей, тральщиков, больших «охотников» и т.д. Даже 53=см торпеды слишком велики, и может быть при атаке, например, теми же торпедными катерами отряда противника /конвоя и т.д./ нет смысла расходовать их против упомянутых кораблей, а лучше иметь соответственно большее количество малых торпед на некоторых катерах, из числа специально предназначенных для прорыва охранения. Возможно, что эту роль могут играть и существующие 45=см торпеды. Вопрос о том, следует ли их уменьшать, может быть решен только путем специального исследования.

В связи с несомненно необходимой, на основе опыта войны, модернизацией торпедного оружия, значение его в будущем может даже повыситься. Не говоря уже о подводных лодках, это особенно относится к авиации и торпедным катерам. Неясен лишь вопрос о торпедном оружии крейсеров. Он требует особого рассмотрения.[12]

<u>Потери от береговой артиллерии.</u> Потери в кораблях от береговой артиллерии на всех морях и театрах за вторую мировую войну были в общем незначительны и подтвердили ее значение скорее всего как «часового». Так, англичане потеряли от нее всего лишь 0,5 проц. из общего числа своих погибших кораблей; потери от нее в корабельном составе всех флотов /на I января 1944 г./ составляли 0,6 проц. и даже американцы, имевшие дело с береговой обороной противника на островах Тихого океана значительно чаще, чем англичане, потеряли от нее лишь 2,2 проц. от общего числа потерянных кораблей. Флоты держав «оси», в виду ограниченности их операций против берега, потеряли от береговой артиллерии еще меньше кораблей. Естественно, что на наших, прибрежных театрах роль береговой артиллерии была выше, нежели на океанских. Об этом достаточно ясно говорит тот факт, что от нашей береговой, зенитной и полевой артиллерии

----

12 Несмотря на ряд попыток использовать торпедное оружие с берега /в том числе американцами на Моломоновых островах/, за всю войну известен лишь один такой успешный случай: потопление норвежцами германского крейсера "Блюхер" в узкости Осло=фьорда. Рост дальноходности современных торпед и перспективы развития дистанционного управления ими делают необходимым учет значения и этого способа применения торпед.

противник потерял 5,2 проц. всех своих погибших кораблей и получил 2,9 проц. от общего числа повреждений. Наши флоты потеряли от береговой артиллерии противника несколько больше - соответственно 19,1 и 18,1 проц. - что свидетельствует прежде всего о неизмеримо большей активности их действий против берегов противника (особенно при проведении десантных операций, в которых погибло значительное число малых судов).

В связи с постепенным увеличением дальности действия береговой артиллерии, а также в связи с повышением значения совместных операций армии и флота, можно предполагать дальнейший рост тактического (а в некоторых случаях и оперативного) значения береговой артиллерии. Особенно крупные возможности могут открываться перед ней в случае разрешения проблемы повышения меткости дальнобойных реактивных снарядов. В этих условиях роль основного оружия на берегу может перейти именно к реактивной артиллерии, что неизбежно повысит общую роль и значение береговой артиллерии в борьбе против кораблей. Здесь необходимо иметь ввиду, что противнику могут быть нанесены серьезные потери и полевой артиллерией, принимающей непосредственное участие в обороне побережья.

Потери на минах. Несмотря на более массированное применение минного оружия в минувшей войне (около миллиона мин по сравнению с 300 тыс. в 1914-1918 гг.), несмотря на достигнутую благодаря авиации возможность ставить мины во внутренних водах противника, 13 несмотря, наконец, на повысившиеся тактико-технические свойства мин, процент кораблей, погибших на минах (от общего числа погибших кораблей), в сравнении с первой мировой войной, заметно

---

13 Более подробно о применении авиации для минных постановок см. работу адмирала флота Исакова И.С., опубликованную в Сборнике материалов отдела по изучению опыта войны Главного штаба ВМС № 36 (1948 г.), а также и его статью о минно-заградительных операциях ВВС США («Военная Мысль» № 12, 1948 г.).

снизился. В самом деле, если в 1914-1918 гг. на минах погибло 33,5 проц. из всех потерянных надводных кораблей основных классов, то с 1939 г. по 1 января 1944 г. потери от мин составили только 4,8 проц. от общих потерь в тех же кораблях. Потери же всех иностранных флотов от минного оружия за этот срок составили только 3,5 процента.

В основном, это можно объяснить двумя обстоятельствами: во=первых, изменением общего характера театров войны (вместо преимущественно мелководных морей, служивших главными районами борьбы морских сил в 1914-1918 гг., вторая мировая война развернулась на всех океанских просторах; во=вторых, улучшившимися средствами и способами противоминной борьбы - повышением эффективности тральных мероприятий, увеличением живучести кораблей некоторых классов, проявлением большей осторожности в отношении мин и т.д. Именно поэтому степень и эффективность минной угрозы на различных театрах были различными. В то время, как американцы потеряли на минах 9,9 проц. от числа всех погибших своих кораблей, англичане, действовавшие на более мелководных театрах - 13,8 процента. Потери германского флота на наших минах установить сейчас, конечно, трудно; цифра в 2,2 проц., приведенная в таблице 4, основана лишь на тех данных, которые нам доподлинно были известны во время войны, и явно занижена. Мы же, вследствие массированного использования мин немцами[14], в связи с нашими активными действиями против берегов противника, потеряли на минах 16,6 проц. кораблей из числа погибших и 7,6 проц. из числа поврежденных. Естественно, что наиболее крупные потери на минах понес Балтийский флот.

---

14 В 1942 г., ~~например,~~ немцы поставили в наших водах в 6,5 раза больше мин, чем на Западе.

Итоги войны отнюдь не позволяют сделать выводы о снижении роли мины в войне на море. Помимо непосредственных потерь на минах, надо учитывать огромную степень напряжения, вызываемую обычно у противника развернутой с нашей стороны минной войной. Наконец, ряд новых технических возможностей (в том числе возможность использования авиации для постановки мин во внутренних водах противника) открывает в использовании мин еще более широкие перспективы. Особенно все это относится к нашим театрам и к театрам, прилегающим к ним.

Потери от реактивного оружия. Инициатива широкого применения реактивных снарядов принадлежит, как известно, Советской Армии, Советскому Военно=Морскому Флоту. По нашему примеру, этот вид оружия стал применяться в иностранных армиях и флотах, главным образом, с кораблей против берега и с самолетов против кораблей и берега. К концу войны в некоторых иностранных флотах стало появляться и управляемое реактивное оружие, используемое с самолетов против кораблей и в частности против подводных лодок, но масштабы его применения были ограниченными. Не имея возможности сделать какого=либо определенного вывода, можно все же утверждать, что реактивное оружие и особенно управляемое, пройдя свою начальную стадию развития, имеет серьезную будущность, определяемую, прежде всего, возможностью его использования на большие дистанции и известной универсальностью применения.

Комбинирование различных видов оружия. При анализе корабельных потерь от тех или иных видов оружия существенное значение имеет вопрос об относительном значении этих видов оружия при комбинированном их использовании. Имеющиеся данные не позволяют пока подробно исследовать этот вопрос с точки зрения самих по себе потерь. Так, в частности, в книге контр=адмирала Чернышева по этому вопросу нет почти ничего, а по данным статей Медведского можно составить лишь следующую, очевидно, неполную таблицу для кораблей основных классов.

Анг

Гер

Ипо

Ит

Таблица 9.

Потери некоторых флотов во второй мировой войне от одновременного воздействия различных видов оружия.

Флоты	Характер потерь	Авианосцы	Линейные корабли	Крейсера	Миноносцы	Подводные лодки
Английский	Всего	10	5	30	139	76
	От торпед и арт. надв.кораблей	1	1	7	20	-
	Удельный вес потерь от комб. оружия	10,0	20,0	23,3	14,4	-
Германский	Всего	-	4	10	130	782
	От авиации и надв.кор.	-	1	-	1	42
	От торпед и арт.надв.кор.	-	1	-	10	-
	Удельный вес потерь от комб. оружия	-	50,0	-	8,5	5,4
Японский	Всего	20	11	36	136	129
	От авиации и надв.кор.	1	1	4	3	4
	От торпед и арт. надв.кор.	-	-	1	27	-
	Удельный вес потерь от комб.оружия	5,0	9,1	13,9	22,1	3,1
Итальянский	Всего	-	3	23	135	117
	От авиац.и надв.кор.	-	-	1	1	3
	От торпед и арт.надв.кор.	-	-	3	-	-
	Удельный вес потерь от комб.оружия	-	-	17,4	0,7	2,6

Из таблицы можно видеть, что, в результате наиболее типичных видов огневого взаимодействия сил и средств по некоторым классам кораблей вследствие комбинированного использования оружия было уничтожено до 50 проц. от общего числа погибших кораблей.

Из анализа обстановки, в условиях которой применялось комбинированное оружие, напрашивается еще один важный вывод: первоначальные удары как по обеспечивающим силам, так и по главным объектам, во избежание потерь от огня противника, наносятся в общем случае либо оружием дальнего действия основных сил (артиллерия), либо оружием ближнего действия особо маневренных сил (штурмовая авиация и т.д.). "Завершающие" же удары наносятся, как правило, основными силами на более близких дистанциях.

В этом отношении характерно, прежде всего, уже отмеченное взаимодействие между авиацией и кораблями; первая атакует раньше, вторые в большинстве случаев либо используют успешные результаты ее атак, либо - в случае неудачи "авиационной фазы боя" - отходят. Что касается авиации, то при всем многообразии комбинаций использования ее оружия, наибольшее распространение нашел вариант, когда первоначальный удар наносится бомбами и последующий торпедами, поскольку торпедоносцы в общем случае обладают более мощным оружием, но принуждены тактически действовать в более невыгодных условиях. Наконец, корабельные торпеды используются в дневных боях, как правило, после артиллерии - либо для добивания противника, либо для обеспечения отхода своих сил. В ночных боях, напротив, заметна тенденция использования торпедного оружия ранее артиллерии, что обусловлено большей эффективностью торпед и большей скрытностью торпедного залпа, по сравнению с артиллерийским огнем. Типовое взаимодействие надводных кораблей с авиацией в борьбе с подводными лодками сводится, как правило, к нанесению последним первоначальных повреждений самолетами с добиванием их надводными кораблями.

Отсюда должна вытекать сдержанность в отнесении гибели тех или иных кораблей при атаках их комбинированным оружием безапелляционно к тому или другому виду оружия. Часто бывает, что предварительные удары с тактической точки зрения являются в этом смысле более важными, нежели «завершающие». Еще большая сдержанность должна быть проявлена при сопоставлении общей эффективности различных видов оружия, особенно в тактическом масштабе. Следует помнить, что какими бы ни были конечные цифры потерь и повреждений, относящиеся к кораблям или иным объектам, они не могут быть полноценными, с точки зрения тактики, без учета, с одной стороны, живучести различных категорий кораблей внутри одних и тех же классов, а с другой – и главное без учета характера задач, которые выполняются кораблями тех или иных классов и в значительной степени предопределяют напряжение их боевого использования, а как следствие этого – и степень воздействия на них противника. Одно дело, например, когда миноносцы тех или иных типов используются только с эскадрой; другое – когда они бессменно несут конвойную службу; третье – при преимущественном участии их в операциях против берега и т.д. В каждом из этих типовых случаев основное оружие противника, воздействию которого они подвергаются, равно как и степень угрозы от него, различны. То же относится, разумеется, к кораблям других классов.

<u>О влиянии живучести кораблей и выполняемых ими задач на</u> потери в данной статье следует говорить, конечно, не с точки зрения технической живучести кораблей того или иного класса, и тем более типа (что бесспорно важно само по себе), а с точки зрения относительной «тактической»[15] живучести различных типов кораблей внутри одного и того же класса. С одной стороны, эта живучесть зависит

---

15) Конечно, «тактическая» живучесть в этом смысле зависит от живучести технической.

от того, специальной ли военной постройки /конструкции/ эти корабли, или они переоборудованы из гражданских судов; в огромном большинстве случаев живучесть первых более высока, нежели вторых. С другой стороны, известно, что корабли новой постройки, как правило, более живучи, чем корабли старой постройки. Как известно, последнее обстоятельство - степень новизны постройки - играло и играет серьезную роль при выборе и назначении кораблей того или иного класса для выполнения тех или иных /из числа вообще присущих этому классу/ задач, а это, в свою очередь, в значительной мере определяет и характер воздействия противника по этим кораблям, а следовательно, характер их потерь.

Имеющиеся на этот счет сведения о потерях и повреждениях почти вовсе не учитывают перечисленных условий. Несомненно, что при дальнейшей работе над статистикой потерь и повреждений все эти обстоятельства должны быть учтены.

Если попытаться вскрыть причины гибели кораблей с этой точки зрения, то мы можем сделать следующие основные замечания.

Линейные корабли. По данным английского справочника[16] всего за вторую мировую войну погибло 32 корабля этого класса, в том числе 10 новейшей постройки /начиная с 1939 г./ и 22 более старых. Причины гибели их /в проц. от общего числа каждой группы/ различны, что видно из ниже приведенной таблицы.

Таблица 10.

Причины гибели / Категории линейных кораблей	Авиация		Подводные лодки	Надводные корабли		Мины	Другие причины.
	Торпеды	Бомбы		артиллерия	торпеды		
Новые корабли	23,3	40,0	-	8,4	8,3	5,0	25,0
Старые корабли	22,7	18,2	13,6	18,2	4,6	-	22,7

Как видно из приведенной таблицы, ни один из новых кораблей не потоплен подводными лодками. Помимо лучшего, очевидно, их охранения и большей скорости, известную роль сыграла именно большая живучесть их против существующих торпед. Точно также значительно ниже среди причин их гибели и роль корабельной артиллерии и, наоборот, значительно выше роль авиации, причем эта цифра сложилась прежде всего за счет применения новых больших бомб. Правда, в общем случае для уничтожения линейного корабля требовались весьма массированные атаки авиации. Так, американский линейный корабль "Саут Дакота" в конце 1942 г. огнем и маневром успешно отбил атаку более 100 японских самолетов, сбив при этом 42 самолета и получив несколько прямых попаданий бомб. В другом случае для потопления японского линейного корабля "Ямато", шедшего в охранении легкого крейсера и восьми миноносцев, потребовалась комбинированная атака 386 американских самолетов /вместе с линейным кораблем при этом были потоплены крейсер и четыре миноносца/.

<u>Авианосцы</u> гибли на 50 проц. от авиации /в том числе 66,7 проц. от бомб/; 20 проц. /до 1 января 1944 г./ были уничтожены подводными лодками и лишь около 12 проц. - артиллерией надводных кораблей. Как известно, последняя, по возможности, "не допускалась" к авианосцам. Диференциация же авианосцев на корабли специальной постройки /эскадренные/ и корабли, переоборудованные из гражданских судов /эскортные/, приводит, естественно, к другому распределению потерь. В частности, из 10 авианосцев специальной постройки английского и американского флотов, погибших за войну, авиацией было уничтожено 4 и подводными лодками 5; из числа же 11 погибших авианосцев неспециальной постройки тех же стран авиация уничтожила лишь 3, а подводные лодки, являвшиеся главной угрозой для конвоев, - 6.

<u>Крейсера.</u> По крейсерам получаются столь же естественные расхождения, что и по авианосцам. Если на 1 января 1944 г. почти 40 проц. из общего числа погибших крейсеров были уничтожены авиацией.

почти 20 проц. подводными лодками и лишь около 10 проц. - артиллерией надводных кораблей, то при разбивке соответствующих данных между крейсерами и легкими крейсерами, на долю подводных лодок приходится уже свыше 20 проц. потерь в легких крейсерах и всего 10 проц. потерь в крейсерах; наоборот, артиллерия надводных кораблей уничтожила лишь около 4 проц. легких крейсеров и свыше 8 проц. от числа погибших крейсеров. Еще более отчетлива эта тенденция для Тихого океана: из 20 японских легких крейсеров подводными лодками было уничтожено 50 проц. и авиацией около 30 проц.; наоборот, из 16 крейсеров подводные лодки потопили лишь 4, а авиация 8. И это вполне закономерно, поскольку легкие крейсера значительно чаще участвовали в охране коммуникаций, а крейсера - в боях оперативных соединений. С другой стороны, живучесть крейсеров при попаданиях торпед оказывалась выше, чем живучесть легких крейсеров. Еще более показательны в этом смысле потери американских крейсеров /из трех легких крейсеров один был потоплен подводной лодкой и два артиллерией, из семи крейсеров - один подводной лодкой, один авиацией и пять артиллерией/.

Эскадренные миноносцы и миноносцы. Выше уже отмечался высокий процент гибели от подводных лодок, английских и американских конвойных кораблей, в том числе эскортных миноносцев /соответственно 61,5 и 72,7 проц. от общих потерь/ при сравнительно небольших потерях от авиации /около 18 проц./. Наоборот, потери эскадренных миноносцев этих двух флотов составили от подводных лодок соответственно лишь 20,4 и 12,7 проц., но зато от авиации - 38,1 и 35,7 процентов. К тем же результатам, бесспорно, привели бы и дифференциация потерь эскадренных миноносцев в зависимости от выполнявшихся ими задач. Гибель наших эскадренных миноносцев в соответствии с характером войны имела место преимущественно от подрыва на минах /38,8 проц. - результаты боевых действий на Балтике/ и от воздейст-

вия авиации /35,5 проц./. От подводных лодок погибло лишь 6,4 процента.

Подводные лодки. Обстоятельства гибели подводных лодок, действующих пока, как правило, одиночно, выясняются только впоследствии, из сличения своих материалов с данными противника, а это удается сделать отнюдь не во всех случаях. Рассмотрим сначала причины гибели подводных лодок в первую мировую войну. Из общего числа 192 погибших тогда подводных лодок наибольшее число было уничтожено надводными кораблями /34,5 проц., в том числе 10,6 проц. глубинными бомбами, 9,6 проц. тараном, 9,2 проц. артиллерийским огнем и 5,1 проц. судами "ловушками"/; далее идут потери на минах /20 проц./, от торпед подводных лодок /11,8 проц./, от бомб с самолетов /3,4 проц./ и, наконец, при попадании в сети /3,2 проц./[17].

В противоположность этому, приведенные ранее данные показывают, что 40 проц. всех погибших от нашего оружия фашистских подводных лодок были уничтожены авиацией, 21,2 проц. - надводными кораблями, 19,7 проц. катерами, 10,6 проц. подводными лодками и 9,1 проц. погибли на минах. Сведения об иностранных подводных лодках, причины гибели которых удалось установить к 1944 г. /40 проц. от числа всех погибших к этому времени/, дают несколько отличную картину - в пользу воздействия надводных кораблей. Согласно этим сведениям, авиация уничтожила около 12 проц. от числа всех погибших подводных лодок, надводные корабли потопили 25 проц. и на минах подорвалось всего около 5 проц. из общего числа учтенных. Бесспорный интерес представляют сведения о потерях немецких подводных лодок, приводимые в таблице 11, где верхние цифры /в процентах/ показывают подводные лодки, уничтоженные англичанами, а нижние - американцами.

---

17 Статья т.Долинина в журнале "Морской Сборник" № 5, 1939. "Об обстоятельствах гибели лодок", а также статьи в № 4, 1938, и 8 и 13-14, 1939.

Пр

Ав
Бе

Во
пи
ав

Ав
ко

По
ра
но

Ба

Ав
ко

Па
ра

По
ло

Ш

По
бе
ал

П
к
а

В

х

Таблица 11

Причины потерь немецких подводных лодок во второй мировой войне.

Причины \ Годы	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	Итого
Авиация								
Береговая....	– / –	0,1 / –	0,4 / –	3,3 / 1,3	10,6 / 4,1	6,6 / 0,4	4,3 / 0,4	25,3 / 6,2
Бомбардировочные налеты авиации......	– / –	– / –	– / –	– / –	– / 0,1	1,1 / 1,7	1,6 / 3,5	2,7 / 5,3
Авианосная и корабельная..	– / –	0,1 / –	– / –	0,2 / –	0,1 / 2,9	1,4 / 0,8	0,1 / –	1,9 / 3,7
Подводные корабли совместно с авиацией								
Береговой....	– / –	0,3 / –	0,1 / –	0,4 / 0,2	0,9 / 0,4	1,2 / 0,4	0,2 / 0,1	3,1 / 1,1
Авианосной и корабельной...	– / –	– / –	– / –	– / –	0,3 / 0,1	0,6 / 0,6	– / –	0,9 / 0,7
Надводные корабли.........	0,8 / –	1,3 / –	3,2 / –	3,5 / 0,7	6,2 / 1,4	7,3 / 1,3	4,4 / 1,5	26,7 / 4,9
Подводные лодки.........	0,1 / –	0,8 / –	0,1 / –	0,3 / –	0,6 / –	0,8 / 0,1	0,3 / 0,1	2,5 / 0,2
Мины								
Поставленные береговой авиацией.......	– / –	– / –	– / –	– / –	0,1 / –	1,2 / –	0,8 / –	2,1 / –
Поставленные корабельной авиацией.......	0,3 / –	0,3 / –	– / –	0,4 / –	0,2 / –	0,3 / –	0,7 / –	2,2 / –
Всего:[x]	1,2 / –	2,4 / –	3,8 / –	8,1 / 2,2	19,0 / 9,0	20,5 / 5,3	12,4 / 5,6	67,4 / 22,1

x/ Кроме того, 7,5 проц. из числа погибших лодок потеряно по другим и 3,0 проц. по неустановленным причинам.

Из таблицы видно, что англо=американская авиация уничтожила 48 проц. из общего числа немецких подводных лодок, потопленных этими флотами, корабли же только 34,5 проц./[18] На оружие подводных лодок приходится лишь 2,6 и на мины 4,3 процента. Иную картину дают цифры потерь японских и итальянских подводных лодок, приведенные в относительных величинах в таблице 12.

Таблица 12

Причины / Флоты	Авиация	Надводные корабли	Подводные лодки	Другие и неустановленные причины
Японский	9,1	56,6	19,4	13,9
Итальянский	23,5	32,9	16,2	27,4

Если учесть, что итальянские подводные лодки уничтожались преимущественно англичанами /68 из 73 учтенных/, а японские - американцами /110 из числа 120 учтенных/ и более подробно проанализировать данные, приведенные в таблицах 11 и 12, то получится весьма интересная картина. В Атлантическом океане, где преимущественно шла борьба с немецкими подводными лодками, англичане и американцы уничтожали их главным образом силами авиации, тогда как японские /а отчасти и итальянские/ подводные лодки уничтожались главным образом надводными кораблями и подводными лодками. В частности, из 22,1 проц. немецких лодок, уничтоженных американцами, на оружие авиации приходится гибель 16,1 процента. Если признать, что не только для Англии, но и для США немецкие подводные лодки, с точки зрения возможного нарушения атлантических коммуникаций, были на море главным врагом, то будет очевидно, что авиация признавалась англо=американским командова-

---

18 Здесь принято, что количество подводных лодок, уничтоженных совместно кораблями и авиацией распределяется поровну.

хота

шием основным оружием против подводных лодок на океанских просторах, вплоть до того, что они снимали ее для решения этой главной задачи с "менее важных" театров. В то же время из таблицы ясно, что особых успехов во взаимодействии между авиацией и надводными кораблями в борьбе с подводными лодками англо-американское командование не достигло. Все таблицы показывают, наконец, каким серьезным врагом для подводных лодок продолжают оставаться надводные корабли.

Отсюда вытекает весьма важный вывод в отношении этого вида оружия. Всем офицерам плавающего состава известно, конечно, чувство уверенности в заблаговременном обнаружении подводных лодок и в надежном отражении их возможных атак, сменившее, с появлением гидролокации, обычное прежде напряженное ожидание внезапных нападений из-под воды. Не случайно, кстати сказать, наименьшие потери от подводных лодок понес Северный флот, более остальных принужденный считаться с подводной угрозой, и ранее и лучше других обеспеченный гидролокационными приборами. Известно также, что в большинстве случаев целеустремленное и планомерное преследование обнаруженных подводных лодок кораблями, вооруженными гидролокацией, заканчивалось гибелью лодок. Собственные гидролокационные приборы подводных лодок в таких случаях из-за малой подводной скорости их не спасали.

Несомненно, что новые энергетические возможности, позволяющие увеличить районы действий и, особенно, скорость хода подводных лодок под водой, на ближайшем этапе должны значительно облегчить положение подводных лодок. Но столь же несомненно, что, если использование гидролокации сейчас возможно на скоростях хода, не превышающих 18 узлов, то, во-первых, это обстоятельство не будет вечным и неизбежно изменится, а, во-вторых, дальность наиболее действительного корабельного противолодочного

оружия /в виде многоствольных бомбометов/ от современных 1-1,5 каб. в ближайшее же время может увеличиться, вплоть до полной дальности действия средств гидролокации.

Эти обстоятельства - особенно учитывая огромное значение подводных лодок для нас - требуют во что бы то ни стало заблаговременного повышения надежной дальности действия как основного оружия подводных лодок - торпед, так и оборонительного их оружия - своеобразных "подводных снарядов" или, что одно и то же, реактивных торпед с большой скоростью хода. Во всяком случае этот вопрос требует самого пристального внимания.

Второй вывод должен коснуться артиллерийского вооружения подводных лодок. Как средство нападения оно, по понятным причинам, почти вовсе перестало себя оправдывать. Но практика и вышеприведенные цифры показывают, что и в оборонительном отношении оно не имеет особого значения - ни против кораблей, ни против авиации. И в том, и в другом случаях подводная лодка, как правило, должна уходить под воду. Своевременный уход под воду облегчается для неее применением средств радиолокации, позволяющих заблаговременно обнаруживать противника. Возможно, что на случай каких=либо особых операций и следует предусматривать временную установку на подводных лодках достаточно мощного артиллерийского вооружения, но в обычных условиях оно должно быть представлено минимальным числом автоматов, необходимых для отражения атак с воздуха в случае невозможности уклониться от самолетов уходом под воду.

Сторожевые корабли. Все имеющиеся данные дают существенные расхождения в причинах гибели сторожевых кораблей. Если отчасти это объясняется неточностью подсчетов, то главная причина лежит все же в различных условиях боевой деятельности этих кораблей в разных флотах. По данным о потерях всех флотов /кроме СССР/ до

1 января 1944 г. авиация уничтожила 50 проц. сторожевых кораблей, подводные лодки 19,3 проц. и надводные корабли - 8,3 процента. Если же, как делают некоторые авторы, объединить собственно сторожевые корабли с конвойными, т.е. шлюпами, фрегатами и корветами, то это приведет к незначительному уменьшению роли авиации до 46,7 проц. и к повышению роли подводных лодок до 19,7 проц. и надводных кораблей до 19 процентов. Как видно из данных, приведенных в книге контр=адмирала Чернышева, потери по всем этим классам вместе составляют соответственно - 36,5, 13,9 и 16,1 проц.; потери быстроходных, т.е. эскадренных сторожевых кораблей, от перечисленных видов оружия составили 38,3, 17,3 и 18,8 проц. из общего числа их потерь; потери же конвойных кораблей - 259,1, 20,5 и 9 проц. и, наконец, потери базовых сторожевых кораблей - соответственно 41,4, 2,9 и 17,2 процента. Цифры красноречивые и легко объяснимы.

Те же цифры в части потерь, нанесенных сторожевым кораблям противника нашими флотами, составляют 72,3, 10,7 и 14,7 проц. И, наоборот, цифры потерь наших сторожевых кораблей: 26,9, 11,5 и 7,7 проц., т.е. данные имеют ту же общую тенденцию. Здесь снова обращает на себя внимание гораздо больший процент протерь, нанесенных противнику нашими надводными кораблями, нежели было нанесено им. Следует также отметить высокий процент гибели наших сторожевых кораблей на минах - 26,7 проц., в противоположность 2-10 проц. соответствующих потерь в иностранных флотах.

Тральщики. Потери тральщиков всех флотов от авиации, подводных лодок и надводных кораблей до 1 мая 1944 г. составляют [illegible],1, [illegible] и 14,6 процентов. При этом тральщики специальной постройки потеряли соответственно [illegible],2, 8,0 и 20,0 проц., а отмобилизованные из рыболовных судов, соответственно 22,6, 8,0 и 11,1 процентов. Естественно, что при таком распределении потерь сказалось использование тральщиков специальной постройки для решения ряда других задач.

Важно отметить, что потери нанесенные нами тральщикам противника /авиацией, подводными лодками, надводными кораблями и минами/ составили 71,1, 10,2, 16,9 и 1,8 проц. /последняя цифра, конечно, преуменьшена/; аналогичные же цифры - 42,9, 14,1, 1,2 и 34,1 процента. При этом Балтийский флот потерял на минах почти половину из общего числа погибших тральщиков. Обращает на себя внимание малый процент гибели наших тральщиков от подводных кораблей; помимо общих причин этого явления /хорошее обеспечение тральщиков/, сыграла роль и малая активность немецких подводных кораблей. В остальных флотах этот процент значительно выше.

Сторожевые катера. Выделенные данные о потерях в этом важном типе катеров по иностранным флотам почти отсутствуют. Однако для нас имеют наибольшее значение наши цифры, по которым потери противника составляют 84 проц. от авиации, 3,0 проц. от подводных лодок, 5,1 проц. от надводных кораблей и 7,0 проц. от береговой артиллерии. Наоборот, наши потери в сторожевых катерах пришлись более или менее поровну на авиацию, береговую артиллерию и мины /34,2, 28,2 и 21,2 проц./. Зависимость потерь от задач и обстановки, в том числе от характера театра, здесь также весьма наглядна; еще ярче она выглядит при разбивке данных по флотам.

Торпедные катера. В несколько лучшем положении находится статистика по торпедным катерам. Она показывает, что наша авиа-

ция уничтожила 73,9 проц. от числа уничтоженных нами катеров противника, подводные лодки - 1,1 проц., надводные корабли - 12,2 проц., береговая артиллерия - 4,4 проц., соответствующие наши потери выражаются в 21,7 проц. от авиации, 21,6 проц. от надводных кораблей / в результате активных действий наших катеров против конвоев противника/, 19,4 проц. от береговой артиллерии и 10,4 проц. подорвались на минах. Потери итальянских торпедных катеров от авиации составляют 70,6 проц. и от надводных кораблей 8,6 проц. от общего уничтоженного их количества. Действовавшие более активно, чем итальянские, хотя и без больших результатов, немецкие катера потеряли соответственно 38,7 и 41,6 процентов.

Вспомогательные суда. Причины потерь различных флотов во вспомогательных судах, разумеется, наиболее разнообразны, но общие тенденции и здесь выявляются достаточно ярко. Так, на долю авиации противника у нас приходится 19-27 проц. потерь в этих судах, в английском и американском флотах 11-21 проц., нашей авиацией уничтожено до 49-79 проц. из общего числа потерь противника во вспомогательных судах.

Те же цифры для потерь от подводных лодок: наши потери 1,9-2,8 проц., англо=американские 2,1-19,9 проц. и немецкие /от наших подводных лодок/ - до 20 проц. /включая и транспорты/. Соответствующие цифры для оружия надводных кораблей: 5,8 проц., 0,9-7,9 проц. и 8,9-49,4 проц.; последняя цифра объясняется тем, что большое число вспомогательных кораблей противника было уничтожено артиллерией кораблей Балтийского флота.

Торговые суда. Выше в числе других данных приводились общие данные о причинах потерь в торговом тоннаже. Весьма характерны различия этих данных по странам и по театрам. Так, в частности Великобритания, союзные с ней и нейтральные страны потеряли от подводных лодок в каждом случае лишь несколько больше половины

ру общих своих потерь в судах - главным образом, ввиду относительно крупных потерь от авиации / до 17 проц./ и от мин /до 20 проц./. Наоборот, США, по условиям расположения своих коммуникаций, от авиации, мин и надводных кораблей в этом отношении почти не страдали и свыше 80 проц. их потерь в торговом тоннаже пришлось на подводные лодки.

Еще более показательна эта картина для наших театров: мы потеряли от немецкой авиации около 60 проц. от всех погибших торговых судов и 42 проц. от общего числа погибших военных транспортов, а немцы от нашей авиации потеряли 62,5 от общего числа всех погибших транспортов. Можно полагать, что в будущем роль авиации в этом отношении должна возрасти не только на прибрежных, но и на океанских театрах. Наоборот, в результате эффективной противолодочной обороны потери наших судов от немецких подводных лодок были гораздо меньшими, чем те же потери английского и американского флотов.

<u>Обстановка гибели или повреждения кораблей.</u> Наконец при рассмотрении вопроса о потерях необходимо особо внимательно учитывать обстановку гибели и повреждений кораблей. Основанием для рассмотрения этого вопроса может служить пока лишь упомянутая работа контр-адмирала Черникова, но и в ней нет достаточных данных. Помимо отсутствия необходимых сведений о кораблях меньше эскадренного миноносца, автор в графе "Военные действия в прибрежных районах", как уже было отмечено, не разделяет, у какого побережья гибли или получали повреждения корабли - у своего или у побережья противника, а знать это для выводов очень важно.

Из приведенной ниже таблицы 15 вытекает, что почти половина случаев гибели линейных кораблей и третья часть случаев их повреждений приходится на период стоянки в базе, и что, наоборот, таких случаев было очень мало "на переходе морем". Остальные боевые

потери и повреждения тех же кораблей распределяются поровну между "действиями в море" и "в прибрежных районах".

Таблица № 16.

Обстановка гибели /верхние цифры/ и повреждений /нижние цифры/ надводных кораблей /основных классов/ всех флотов за время второй мировой войны до января 1944 г. /в проц./.

Обстановка / Классы кораблей	Боевые действия[19] в море	Боевые действия[19] в прибрежных районах	Переход морем	Стоянка в базе	Другие или неизвестные обстоятельства.
Линейные корабли	18,2 / 25,6	18,2 / 20,2	9,1 / 2,6	40,9 / 52,0	13,6 / 11,6
Авианосцы	45,8 / 40,0	16,7 / 20,0	25,0 / 16,0	4,2 / 18,0	8,3 / 26,4
Крейсера	16,2 / 32,5	33,8 / 31,2	25,0 / 18,8	6,8 / 12,5	18,2 / 5,0
Миноносцы	6,4 / 8,9	38,0 / 33,6	22,7 / 16,8	6,6 / 6,2	25,7 / 36,5

Все это закономерно и объясняется как наличием соответствующего охранения линейных кораблей на переходах, так и стремлением уничтожать их именно ударами по ним в базах, в условиях их неподвижности и в целях "предварительного обеспечения" выполнения сто-

---

19 Контр-адмирал Чернышев, очевидно, подразумевает столкновения маневренных соединений или надводных кораблей, равно как и действия их против берега. Следует указать, однако, что атаки авиации и подводных лодок по надводным кораблям на переходе последних морем также являются боевыми действиями.

их задач на море.

Характерно также и то, что в сражениях в море авиация обращала свои усилия, главным образом, на авианосцы. Не вполне понятно, однако, почему последние, при своем довольно большом боевом значении, несли столь малые потери в базах /4,2 проц.случаев гибели и 13,3 проц. повреждений/. Это можно было бы объяснить хорошей их защитой в базах, но ведь и линейные корабли, понесшие основные потери именно в базах, защищались не менее хорошо. На наш взгляд, это явление можно объяснить двояко: возможно, что авианосцы рассредоточивались и маскировались в базах лучше, чем линейные корабли, а возможно, что у нападающей стороны нехватало сил для нанесения ударов в базах и по линейным кораблям, и по авианосцам и они отдавали предпочтение первым. Но как бы то ни было, факт остается фактом и вопрос, конечно, требует дополнительного рассмотрения на основе более подробного материала.

Большие общие потери авианосцев на переходах морем, чем линейных кораблей /главным образом от подводных лодок/, опять-таки говорят о большом значении, которое придавалось им воевавшими сторонами по сравнению с линейными кораблями /во всяком случае при нахождении их в море/. Наоборот, при действиях в прибрежных районах авианосцы несли относительно меньшие потери, будучи, очевидно, лучше обеспечены охранением. Здесь надо учитывать, что вообще авианосцы /как, впрочем, и остальные большие корабли/ старались приближаться к берегам противника лишь в случае заведомого превосходства своей истребительной авиации над возможными силами атакующей авиации противника. Так было в частности, и в массовых налетах американских самолетов на Японию в 1945 г., когда американская авиация атаками в базах вывела из строя большое количество японских кораблей. Естественно, что от артиллерии и торпед надводных кораблей линейные корабли и авианосцы несли потери преиму-

постельные при действиях в море. На минах они не понесли потерь вовсе.

Совершенно иная, но столь же закономерная, картина наблюдается по отношению к миноносцам. Относительно меньше всего потерь они понесли при действиях в море и при стоянке в базах, так как в обоих этих случаях при крупных столкновениях или атаках на них обращалось меньше внимания. Основные их потери, естественно, приходилися на действия в прибрежных районах и отчасти на переход морем, где они, будучи в охранении более крупных кораблей, принимали на себя сильные удары. В частности, от подводных лодок наибольший ущерб /свыше 75 проц. всех случаев/ миноносцы претерпели именно на переходе морем.

Вообще должно быть отмечено, что около 60 проц. всех потерь в надводных кораблях основных классов от подводных лодок произошли на переходе морем; это обстоятельство лишний раз подчеркивает продолжавшееся пока стремление командиров подводных лодок действовать тактически самостоятельно, избегая участия в общем бою.

Что касается крейсеров, то для них характерны относительно небольшие потери в базах. Наибольшие потери от авиации и подводных лодок пришлись у них, так же как у миноносцев, на действия в прибрежных районах / от авиации / и при переходе в море /от подводных лодок/.

Не приходится говорить, насколько важно составить соответствующую статистику для наших театров.

Существенное значение имеет вопрос, не затронутый в табличных данных, о потерях, связанных с эвакуацией. В части мелких кораблей и судов на Балтике и Черном море - такие потери были значительны. Серьезными они были также и на других театрах . Так, по данным Н.С.Медведского, если англичане уничтожили, во избежание захвата противником, за время войны около 1 проц. их числа

всех своих кораблей, то американцы уничтожили по этим причинам 2,2 проц. и отдали, кроме того, противнику 15,7 проц. кораблей из числа общих своих потерь. Большинство из воевавших офицеров по личному опыту может сказать, что таких потерь, при необходимости быстрой эвакуации, можно избежать лишь путем продуманного и заблаговременного ее планирования.

Как всегда и везде, весьма важное значение в рассматриваемом вопросе имеют состояние выучки и морального духа личного состава. Дело заключается не только в непосредственном влиянии этих факторов на ход и исход тактических столкновений, в том числе и на размеры потерь и повреждений, но и в том, что "перерастание" повреждений в гибель или спасение корабля - во многом зависит именно от выучки и политико-морального состояния экипажей. Одно дело, когда личный состав и соответствующее его командование делают все возможное для того, чтобы спасти корабль, другое - когда люди, равнодушные к своему долгу и кораблю или склонные к паникерству, или технически неграмотные, опускают руки перед "непреодолимыми" для них препятствиями.

К сожалению, при общем слабом состоянии статистики потерь, учета этого фактора в ней пока нет вовсе. А между тем имеется немало случаев, свидетельствующих о его большом влиянии на потери. Приведем лишь несколько примеров. Прежде всего бросается в глаза резкое различие между подлинно "наемническим" поведением личного состава флотов буржуазных государств в ряде таких случаев и отношением к своим кораблям /военным, торговым/, к своему оружию советских людей. На Севере во время минувшей войны были случаи, когда не слишком тяжелое повреждение английских кораблей /например, попадание торпеды в крейсер/ влекло за собой немедленный уход личного состава и уничтожение кораблей своими руками. Англичане в таких случаях полуиронически говорили: "у нашего ко-

роли морской флот". Но много подобных фактов известно из практики плавания северных конвоев, когда английские или американские транспорты, получив даже незначительные повреждения, покидались личным составом /благо бы суда рядом/ хотя в дальнейшем эти покинутые суда часто не только не тонули, но оставались удержанными на плаву.

Известно в то же время, насколько героически боролся обычно в таких случаях - не за себя, а свои корабли, суда - наш личный состав, военный и гражданский, нередко выходя победителем из самых тяжелых испытаний. Многим известен, например, подвиг команды "Азербайджана", которая не покинула своего тяжело поврежденного судна, самоотверженно и умело боролась за его спасение и в итоге доставила ценный груз в порт назначения. И, конечно, результаты социалистического отношения к своему делу советских людей намного уменьшили наш список потерь и повреждений.

Огромную роль в таких случаях играют также техническая выучка и смекалка личного состава. Не касаясь понятного значения этого вопроса при чисто боевых повреждениях, приведем в пример эпизод из практики того же Северного флота в минувшую войну, когда из двух небольших тральщиков, попавших зимой в обстановку сильного шторма, один погиб почти со всем личным составом, а другой был сохранен именно благодаря активным действиям его экипажа, находчивости и энергии его командира. Оба корабля стали обледеневать, но в то время как на одном, несмотря на значительную сильную качку, лед настойчиво скалывали и удаляли, благодаря чему остойчивость корабля сохранилась, на другом - этого не делали, в результате чего корабль при сильном размахе перевернулся.

Нельзя не дооценивать техническую подготовку и иностранного личного состава, но заслуживает внимания факт, неоднократно отмечавшийся в Архангельске, что команды английских и, особенно, американских транспортов не могли самостоятельно исправить даже

шенные повреждения на своих судах и всегда в таких случаях обращались за помощью к командованию Северного флота СССР. Несомненно, что в этом вопросе наш личный состав, часто участвующий в ремонте своих кораблей и самостоятельно выполняющий даже сложные работы, имеет преимущество перед иностранным. Недостаточной выучкой личного состава, в данном случае офицерского состава, частично объясняется и факт чрезвычайно высоких навигационных потерь во флоте США: 21,6 проц. от всего числа погибших кораблей.

х х х

Рассмотрев основные данные об эффективности использования оружия, и высказав по ходу изложения ряд частных замечаний, остановимся на некоторых общих выводах, которые можно сделать исходя из ограниченных пока материалов. Эти общие выводы, как и предыдущие частные, естественно, являются предварительными.

Основным и пока неоспоримым выводом из оценки сравнительной эффективности различных видов оружия в боевых действиях на море за время второй мировой войны является то, что к а ж д ы й из числа рассмотренных видов оружия играл с в о ю п о л н о п р а в н у ю р о л ь в общем их комплексе. Если же некоторые из этих видов оружия, благодаря заложенной в них большой "активности," причиняли в тех или иных условиях большие потери противнику, чем другие виды оружия, то в большинстве случаев роль этих последних была не менее велика в деле достижения общих результатов.

Второй вывод касается авиации. Впервые, по сути дела, во время второй мировой войны появившись в более или менее развернутом виде как боевая сила на море, авиация сразу же завоевала ведущее место в тактике. Дело не столько в том, что на действия ее пришлись наибольшие потери в кораблях /это само по себе было закономерным/ сколько в том, что авиация изменила общий характер

большинства боевых столкновений. Рассмотрение этого вопроса выходит за рамки статьи. Тем не менее существенно сравнить с этой точки зрения состав некоторых иностранных флотов в начале и в конце второй мировой войны:

Классы кораблей	США		Англия		Япония
	Сентябрь 1939 г.	Август 1945 г.	Сентябрь 1939 г.	Август 1945 г.	Максимальная численность, достигнутая за время войны.
Линейные корабли	15	24	12	[illegible]	12
Авианосцы	6	119	7	[illegible]	[illegible]
Крейсера	37	78	65	62	[illegible]
Эсминцы	[illegible]	119	107	170	177
Самолеты морской авиации	1 490	24 474	Около 700	2 480	Около 14 000

Будет ли и впредь авиация силой, наносящей основные удары кораблям? Ответ на этот вопрос должны дать результаты изучения быстрыми темпами развития реактивной артиллерии. Но если артиллерия тем самым сможет снова выйти на первое место если не по количеству то по качеству наносимых противнику потерь, то ведущая роль в обеспечении полноценного её боевого использования, повидимому, все же останется за авиацией. Это особенно важно иметь в виду при отработке взаимодействия между Военно=морскими и Военно=воздушными силами. Последние при должной подготовке к действиям против морских целей могут вместе с флотом и самостоятельно наносить чрезвычайно серьезные потери флоту противника.

Подводные лодки были и остались наиболее грозным оружием в борьбе против коммуникаций противника, имеющего превосходство в надводных кораблях. Быть может, в будущем им придется разделить эту роль с авиацией в тех районах, где последняя имеет свободу [illegible], но это не [illegible] на общий вывод.

Поучительный пример Германии, не сумевшей согласовать действия подводных лодок с действиями других родов морских сил и с действиями вооруженных сил в целом и не сумевшей при помощи подводных лодок добиться должных результатов, отнюдь не является "законным". Дело в том и заключается, чтобы правильно выбрать и поставить задачу каждому виду и роду вооруженных сил, правильно подготовиться к ее решению, настойчиво и последовательно проводить принятое решение в жизнь.

Масштаб и причины потерь и повреждений в большой степени зависят от направленности и характера самих военных действий, в частности, от условий театра. Одно дело - действия в океане, другое - в прибрежных районах. Но театр военных действий сам по себе определяется характером задач и обстановкой. И, наоборот, потери и повреждения /наносимые противнику и свои/, вытекая из направленности действий и из состава соответствующей морской силы, служат дополнительным критерием, своего рода добавочным прожектором, освещающим путь необходимого развития флота. С этой точки зрения для прибрежных театров, равно как и для "пересеченных" прибрежных и островных участков открытых морских и океанских театров, исключительное значение имеет именно авиация, средние и малые надводные корабли и суда, подводные лодки и береговая оборона в виде подвижных и стационарных ее боевых средств. До тех пор, пока эти средства не преодолены или не нейтрализованы огромным превосходством сил противника, крупным его кораблям и авианосцам, линейным кораблям и даже крейсерам приближаться к берегам, как показывают цифры потерь, весьма небезопасно. Делать это в минувшей войне, естественно, избегали все флоты. Наоборот, на открытых, не пересеченных океанских театрах пока решают дело крупные корабли флота. Показательно, что большая часть потерь и повреждений произошла именно на открытых театрах.

Вне зависимости от "океанского" или "прибрежного" характера

войны на море, огромное значение получили действия против сил противника в базах. До 40 проц. линейных кораблей и значительная часть других кораблей были уничтожены или повреждены именно в базах. Если в свое время, до появления артиллерии, базы вообще не служили флоту защитой от противника, если с появлением и развитием артиллерии базы, наоборот стали надежно прикрывать находящиеся в них флоты /благодаря обычному, как правило, преимуществу береговой артиллерии над корабельной/, то сейчас наступил своего рода третий период: базы снова "открылись" для действия против находящихся в них сил; пока - для действий преимущественно авиации. Отсюда особая необходимость нашей подготовки для действия против баз, отсюда же необходимость усиления ПВО наших баз, которой, очевидно, в будущем придется серьезно считаться и с угрозой реактивных снарядов.

Итоги потерь еще раз подчеркивают чрезвычайную важность повышения боевой живучести кораблей всех классов от современных средств нападения. Этому вопросу должно уделяться постоянное и пристальное внимание.

Вопрос об организации обороны всех видов и особенно ПВО как при стоянке в базе, так и в море в начале второй мировой войны явно недооценивался. Это обязывает нас в современных условиях повысить внимание вопросам обороны и заранее предусматривать, чтобы всякий походный ордер соединения или флота был обязательно и боевым - во всяком случае, отвечать одновременно задачам и противовоздушной и противолодочной обороны. Известно, что разработку таких ордеров наши флоты, в частности, Черноморский, начали своевременно еще задолго до войны, но понятно также, что эта задача не снимается с повестки дня и сегодня.

Последний, но едва ли не самый важный из выводов, хотя статистика его до сих пор вовсе обходила, заключается в том, что конечные результаты потерь и повреждений зависят, прежде всего,

от высокого морального духа, выучки и мужества личного состава.

Заканчивая изложение затронутых вопросов, выражаю еще раз уверенность в том, что лишь статистика потерь и повреждений, в результате работы соответствующих органов Военно=Морских Сил и активной помощи им со стороны флотов и всего офицерского состава, в ближайшем будущем позволит значительно развить и откорректировать эти выводы на пользу дальнейшего развития нашего флота, как неотъемлемой части вооруженных сил нашего государства.

Проверено
28.01.57 г.
к-р [illegible]

Пронумеровано, прошнуровано и скреплено сургучной [illegible] печатью Отдела по военно-морской научной работе ГШ ВМС.

„52" пятьдесят два листов.

Начальник секретной части
Отдела по ВМНР ГШ ВМС [signature]

„16" 07 195 г.

Отп. три экз.
для редакции
Нач. Гаврилова,
Бурцева, Федо-
това; Селиванова
21.2.49
№ 271.

Экз. № 2 из 3 уничтожены
См. акт от 11.2.50 г.
к-н [signature]